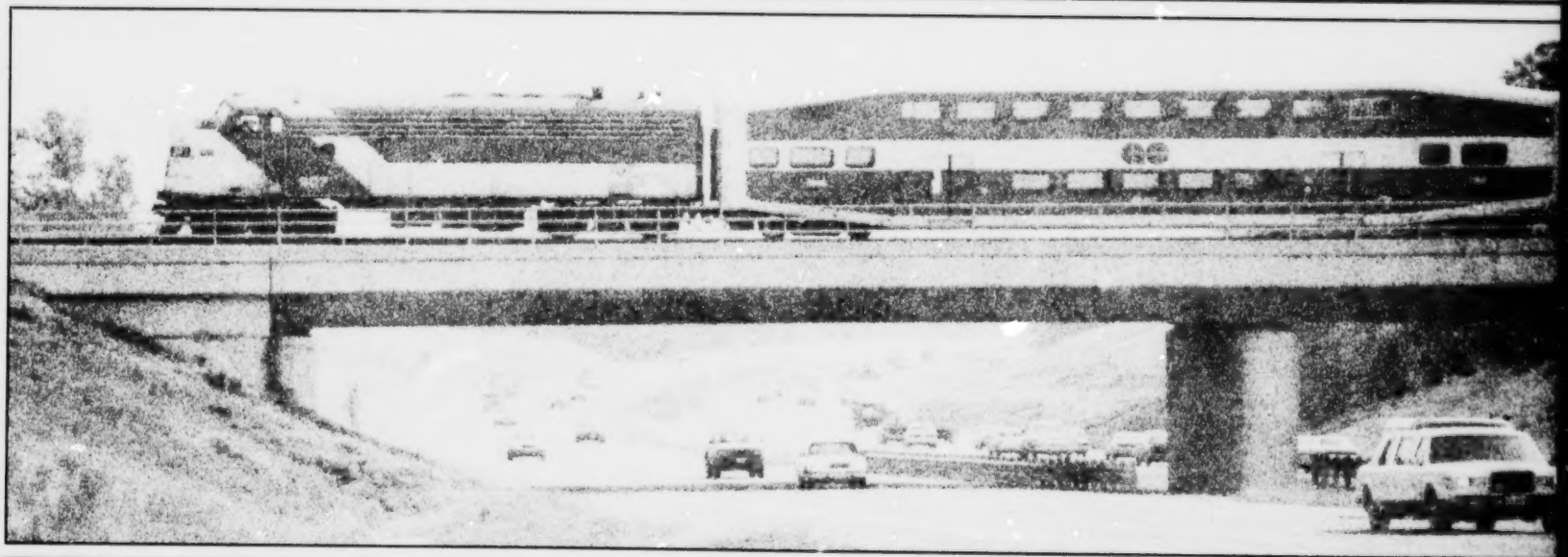
GO Transit
Annual Report

For the year ended
March 31, 1990



Ontario

Toronto Area
Transit Operating
Authority

Ministry of Transportation / Ministère des Transports

19 July 1990

The Honourable Lincoln M. Alexander
Lieutenant Governor of Ontario
Legislative Building
Queen's Park
Toronto, Ontario
M7A 1A1

May It Please Your Honour:

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended 31 March 1990.

Respectfully submitted,

WILLIAM WRYE
Minister

GO Transit

1120 Finch Avenue West
Toronto (Downsview), Ontario
Canada
M3J 3J8

(416) 665-9211 Fax (416) 665-9006

13 July 1990

The Honourable William Wrye
Minister of Transportation
Ferguson Block
Queen's Park
Toronto, Ontario
M7A 1Z8

Dear Mr. Minister:

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1989-90 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing co-operation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

Respectfully submitted,

Louis H. Parsons
Chairman

INTO THE NINETIES

It was another year of record growth for GO Transit.

We reached a new peak, transporting well over 34 million riders on our distinctive green-and-white trains and buses. The trains alone handled 24 million, nearly 10 times the ridership in our first year back in 1967. And the Lakeshore line carried over 18 million passengers, which just 11 years ago was the number handled by the entire system, bus *and* rail combined.

Such growth will not abate as long as Southern Ontario's economic development continues unchecked. But boom times carry a price, and the Toronto area is paying that price in road and highway gridlock. So more than ever before, people are taking to public transit as their best means of getting around, of commuting between home and work. The pressures to provide good service have consequently never been as great.

We at GO Transit are proud of having responded ably to such pressures over the years. We intend to keep doing so, to remain one of Canada's premier transit systems.

Of course, we have the full support of the Province of Ontario, which has long recognized the importance of quality transit service to a metropolitan region such as ours. The Government again demonstrated that commitment in its 1989 budget, pumping an additional $2 billion into transportation capital investment, the lion's share, $1.2 billion, for the Greater Toronto Area; GO's allotment was $400 million.

This new funding will pave the way for service expansions unparalleled in our history. By the end of the decade, the network will connect all major city centres across the region, and all-day train service will not be confined just to the Lakeshore line. GO Transit will become an even more essential component of the Greater Toronto Area's transportation infrastructure.

As we move into this new expansionary era, I am confident that all who have made a significant contribution this past year will continue to give their best. They include our Board Members; our train service operators, CN Rail and CP Rail; the Ontario Ministry of Transportation; and our staff, whose dedication has made GO one of the best transit systems anywhere.

I thank them for their efforts.

L.H. PARSONS
Chairman

A NEW ERA OF EXPANSION

Unprecedented growth dominated the fiscal year. More people than ever before relied on GO Transit for transportation, whether to commute to work or for leisure and other business.

We posted the decade's highest ridership increases, carrying a record number of passengers in the year. The GO system moved what amounted to a small city's population every weekday.

Recognizing this rapidly growing demand, the Government of Ontario reaffirmed support for public transit with a significant increase in funding, on top of the annual subsidies paid out for roads and transit across the province.

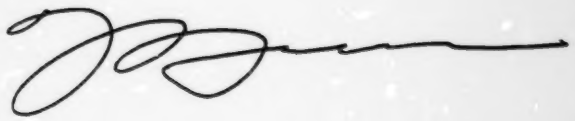
Our share of the new monies will accelerate our long-range plans for expanding service in existing corridors. All rail lines will grow dramatically in the next five to 10 years: off-peak service will be introduced on routes that now run in rush hour only, and all-day service will eventually operate across the network.

Preliminary work was well under way by year's end, including conceptual design and negotiation for all-day service with the railways, over whose rights-of-way GO Trains run. Meanwhile, incremental expansion had already begun taking place, with Lakeshore, Richmond Hill, and Stouffville train service all increasing in the year just past.

Expansion was not limited to the rail network. Incremental changes to meet passengers' needs were made to bus service as well, notably the "train buses" from Union Station that offer homebound service in lieu of the trains.

We were able to react quickly to increased demand, adding service, bus and rail, with minimal impact on our riders. And even though operating expenses increased as a result, costs were kept under control; in fact, our use of the funds available to us reached a new peak in efficiency. The Provincial subsidy dropped to $1.42 a passenger, while the cost per passenger rose only marginally to $4.09. Also, we recouped a record 70.9 per cent of our operating costs through revenue, exceeding for the second successive year our target of 65 per cent.

The facts and figures following speak for themselves. They attest to our commitment to maintaining the highest-possible quality of service for the travelling public — a service that, simply, puts the passenger first.



T.G. SMITH
Managing Director

Ridership

Train ridership scaled new heights in 1989-90.

Twenty-four million passengers rode the trains, nearly as many as the entire bus and rail system had carried a mere six fiscal years ago. Train ridership increased by 21 per cent over 1988-89, growth which has not been experienced since the mid-1970s.

All six train services posted substantial gains. Only two lines, Georgetown and Stouffville, had increases under 20 per cent — both, however still much higher than the 8-per-cent overall growth in total travel, by car and all forms of transit, across the Metro Toronto boundary. The Lakeshore line accounted for 3 million of the train network's 4.2-million increase in passengers; much of

◄ *Rush-hour commuters at Whitby station*

Cover: Milton line GO Train crossing Highway 403 in Mississauga

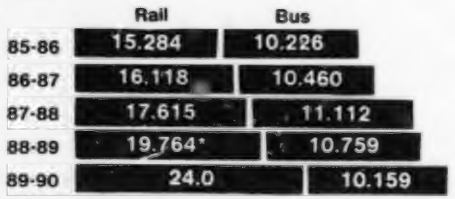
the Lakeshore's gain resulted from the December 1988 extension of train service to Whitby.

Bus ridership continued to drop, generally because of traffic congestion on roads and highways throughout the region. The new Whitby GO Train was also a factor, as bus passengers flocked to the trains. Two services, however, experienced strong growth: the North Yonge route between Richmond Hill and Finch subway, which attracted 7 per cent more riders than last year, and the relatively new Highway 403 weekday service linking Oakville and Mississauga with Yorkdale and York Mills subways, which grew by 18 per cent.

Overall, the combined train and bus system carried a record 34½ million passengers, an increase of 12 per cent over the fiscal year before — a growth rate greater than any since the late 1970s.

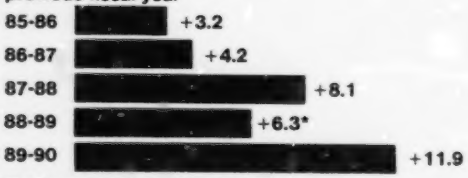
Average weekday carryings also reached new highs, hitting the 129,000 mark in August (a month usually buoyed by ridership to the Canadian National Exhibition).

Passenger Carryings
Millions



Contract service excluded

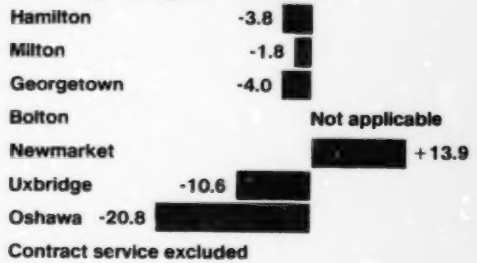
System Passenger Carryings
Percentage change over previous fiscal year



Contract service excluded

***Revised from 1988-89 annual report**

Bus Corridor Carryings
Percentage change 85-86 to 89-90



Contract service excluded

Rail Corridor Carryings
Percentage change 85-86 to 89-90

Statistics

		Passengers Carried (Thousands)			Route kilometres Operated (At year end)		Kilometres Operated (Thousands)	
	Corridor	1989-90	1988-89	% Change	1989-90	1988-89	1989-90	1988-89
Rail								
	Lakeshore	18,168	15,121*	+20.2	110	110 *	1,841	1,513
	Georgetown	1,898	1,674*	+13.4	47	47	94	96
	Richmond Hill	1,061	784*	+35.3	34	34	103	84
	Milton	2,093	1,536	+36.3	50	50	164	101
	Bradford	397	314	+26.4	67	67	32	32
	Stouffville	383	335	+14.3	47	47 *	28	24
	Total	**24,000**	**19,764***	**+21.4**	**355**	**355 ***	**2,262**	**1,850**
Bus								
	Hamilton	2,136	2,149	- 0.1	242	178	4,725	4,203
	Milton	160	221	-27.6	56	116	494	734
	Georgetown	1,312	1,342	- 2.2	284	283	2,599	2,437
	Bolton	16	13	+23.1	64	66	106	90
	Newmarket	4,574	4,420	+ 3.5	316	323	4,135	4,017
	Uxbridge	101	102	- 1.0	172	178	374	389
	Oshawa	1,860	2,512	-26.0	177	174	2,257	2,636
	Total	**10,159**	**10,759**	**- 5.6**	**1,311**	**1,318**	**14,690**	**14,506**
System Subtotal		**34,159**	**30,523***	**+11.9**	**1,666**	**1,673 ***	**16,952**	**16,356**
	Canada's Wonderland Contract Service	298	315*	- 5.4	29	29	354	409
System Total		**34,457**	**30,838***	**+11.7**	**1,695**	**1,702 ***	**17,306**	**16,765**

*Revised from 1988-89 annual report

Service

Service was increased and enhanced throughout the year in response to public demand.

On the Lakeshore line, a third 12-car trainset was introduced to ease critical rush-hour crowding. Two Hamilton-Toronto through trains, morning and evening, had been lengthened experimentally in March 1989 from the old maximum of 10 cars (dictated by platform length) through selective boarding at line stations and opening all doors in Union Station; this April one more trainset — again for a morning and an evening trip — was lengthened to provide much-needed seating capacity between Whitby and Toronto.

Rush-hour trains were also added in June between Oakville/Clarkson and Toronto, increasing capacity and balancing loads more evenly on the Lakeshore West; coupled with the new 12-car trains, these additions increased rush-hour seats by over 2,500.

Another GO first came in June with the opening of the SkyDome covered stadium in downtown Toronto: special train service was introduced on two limited-service lines for baseball and football home games. Beefed-up Lakeshore trains had for years been the staple for Blue Jays and Argonauts fans, but with the move from Exhibition Stadium to the new Dome, the Milton and Richmond Hill lines began serving home games as well, running one train each to Union Station and back after the game. Initially these two lines' SkyDome specials were also offered for other events such as major concerts, but by year end they were restricted to baseball and football games only. Passengers could also reach SkyDome by regular GO Bus to the Toronto Transit Commission (TTC) subway at Finch, York Mills, and Yorkdale. GO and the TTC both participated in providing a special route for pedestrians between Union Station and the SkyWalk to the Dome.

Richmond Hill train service increased twice during the year. A fourth homebound evening train was added in June and a fourth morning inbound in October to meet the demand created by burgeoning residential development north of Metro Toronto. And fare integration was introduced in September between Richmond Hill Transit and the GO Train, giving passengers yet more incentive to ride.

Pioneered by GO a decade earlier, this program integrates fares with local transit to allow free transfer (or at a sizeable discount) between the local system and the GO Train. By encouraging transit use, it helps take cars off local roads and GO's own parking lots, and is subsidized jointly with the participating municipality. Fare integration came to Milton as well in July. With Milton Transit and Richmond Hill Transit on board, it was now being offered with 10 local systems, including the TTC, which with GO introduced the discounted Twin Pass in early 1988.

The train network expanded again in January. Frequency on the Stouffville line doubled with a second morning and second evening train; at the same time, new bus connections began linking with the Richmond Hill train at Langstaff station to give Stouffville train commuters even more travel choices than before, morning and evening.

Improvements came too on the bus side of operations.

GO began running the entire bus network directly, ending almost two decades of service using outside contractors and their drivers. The Oshawa corridor came under GO's jurisdiction in December, the last to do so in a phase-in which had begun, corridor by corridor, in 1984. In assuming operational responsibility for the Oshawa run from Gray Coach, as well as the Charterways segment between Oshawa and Bowmanville, GO now staffed and ran all routes directly, improving coordination and efficiency. The legacy of contract service lives on, however, in the

GO Bus boarding at Whitby station ▲

standard of excellence provided to the public over the years, one that GO's own drivers will strive to continue, undiminished.

The "train bus" service launched last year proved popular and expanded to meet demand. A first for GO, these buses offer commuters a homebound option after the last scheduled train and run, on request, to select stations on the Georgetown and Stouffville lines, direct from downtown Toronto's Union Station. The Georgetown run added a second early-evening trip in January, and at year's end plans were being finalized to increase frequency yet again and introduce midday service in both directions.

In March, a major change to the bus ticketing system took effect. New tickets in the Proof of Payment (POP) style were introduced, along with ticket-cancelling machines on board buses like the ones used by passengers in train stations since the rail network went POP in October 1988. Although not strictly an honor system like the trains', the new, computerized method uses the same ticket types and procedures, unifying ticketing once again for both networks. It allows passengers to switch between parallel services without having to buy separate tickets, or to transfer between trains and buses without further ticket-cancelling. The cancelling equipment was tested first on the "train

buses" before equipping all vehicles except those on the North Yonge and Bayview exact-cash farebox services.

Bus service accessibility was improved with "kneeling buses" that make boarding and disembarking easier for passengers. All new highway coaches, as well as some transit buses, are outfitted with a "kneeling" mechanism which lowers the front end to shorten the step from the ground by about 10 centimetres (four inches). Starting in July, GO experimented with specially marked "kneeling buses" in the Georgetown corridor in an effort to make service more accessible for passengers with handicaps. By year end several other routes had been assigned these buses too, including the Highway 403 service, the CityLink express between Hamilton and Toronto, and the North Yonge and Bayview buses between Finch subway and Richmond Hill.

Telephone information was made more accessible through a new toll-free line in May for all hearing-impaired callers using a telecommunications device for the deaf.

Accessibility improvements also included the ongoing updating of engineering standards for new construction. As well, an inventory of some 16 features addressing the needs of the ambulatory disabled was compiled for the retrofit of existing stations, and a study was undertaken on improving platform access at Lakeshore train stations through escalators; these improvements will be implemented in phases over several years, starting next fiscal year.

As demand for service grew, so did pressure on GO's parking lots. Expansions were undertaken across the network where land and funds permitted: over 2,300 spaces were added during the year at 13 rail stations, increasing the system's parking capacity to more than 22,000 spots. With the availability of vacant land rapidly eroding, however, GO launched a parking management study to identify ways to make better use of the parking supply; one outcome will be to offer preferred parking to carpoolers at four test stations on the Lakeshore in the fall of 1990.

Other facility improvements of note included a $1.4-million new rail station building for Bramalea (construction started in November and will finish in September 1990). Design was also completed for new passenger entrances, complete with POP ticket-cancelling machines, that will be built next fiscal year on train station platforms across the system to improve access and convenience.

Rolling Stock

Brand new equipment rolled in again this fiscal year.

The last of the third generation of 63 new bi-level rail cars ordered from UTDC Inc. in Thunder Bay arrived and went into service, allowing manufacture and delivery to start on 60 more cars. Bi-level IV, consisting of 54 coaches and nine cab cars, is the fourth version since this innovative car was introduced in 1978 and features further refinements to the design, including more powerful air-conditioning. By year end most of the order had been delivered, bringing the fleet to 262 cars — all bi-levels, since the last 10 single-levels still active had been taken out of service in November.

In October yet another 60 cars were ordered, all coaches. Worth $78 million, the new batch will be delivered between May 1990 and April 1991, expanding the fleet to 334 cars. Like the other models, Bi-level V will also incorporate design improvements; proposed features include passenger alarms, and emergency escape and access improvements which resulted partly from the lessons learned in September's Operation Siamese, the largest mock disaster staged in Toronto (and possibly North America).

The second batch of 12 F59PHs, GO's new standard locomotive, was delivered during the year. Built expressly for commuter service, the F59PH was designed jointly with the manufacturer, General Motors of Canada's Diesel Division, of London, Ontario. It features numerous improvements over older types, including vastly improved traction and fuel economy, as well as quieter operation, and can singly haul 10-car trains. In October another 14 of these units were ordered for $33.7 million and delivery in August through October 1990; with their arrival the locomotive fleet will number 42, all F59s.

More new buses were purchased too to replace old ones as they retired. Ten 102A2 highway coaches had been ordered last fiscal year from Motor Coach Industries in Winnipeg, and 14 more were ordered in July for $3.7 million. All 24 were in revenue service by year end, bringing the number of buses of this model (all outfitted with the "kneeling" mechanism) to 60, and the fleet total to 201 buses of various types.

The Future

The May 1989 Provincial budget committed an extra $400 million in capital funds to speed up long-range expansion plans for GO. Included in these plans were:

Enhancing train service on the Lakeshore West; a new train station at Aldershot between Burlington and Hamilton; and relocating the Hamilton train and bus terminals to the TH&B station to consolidate GO service in one location that will be local transit's downtown hub as well;

Extending train service from Whitby to Oshawa on the Lakeshore East; enhancing peak-period service and providing new, off-peak service on the Milton, Georgetown, Richmond Hill, and Stouffville rail lines; expanding Union Station and upgrading its track approaches; purchasing the rolling stock needed for these expansions; and accelerating expansion of train station parking lots.

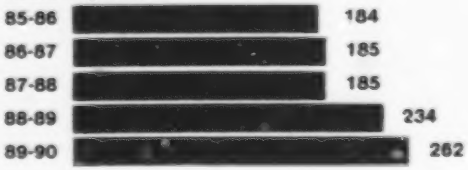
By year end, conceptual design and negotiation with the railways were well under way for these expansions. Pre-design engineering started for the new, west concourse pro-

posed for Union Station so it can handle the expanded services and the demand generated by downtown Toronto's ever-growing commercial development. And work continued on improving connections between GO and the TTC at several train stations in Metro Toronto, funded by an earlier Provincial program announced in 1988.

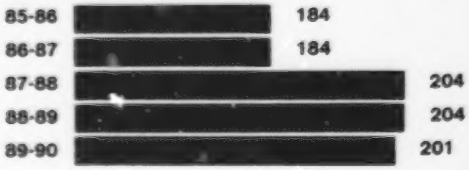
As well, construction started this summer on the 15-kilometre extension of the Lakeshore's all-day train service from Oakville to Burlington, scheduled to open in June 1992. The major components of this $110-million project are a third mainline track, bridge-widening, and upgrading of Oakville, Oakville West, Appleby, and Burlington stations.

The agenda is heavy, but with the full backing of the Province, GO is confident of meeting these challenges. By the end of the decade, a greatly expanded network, vastly different from the single Lakeshore train line of 1967, will connect all major city centres and support job creation across the entire region.

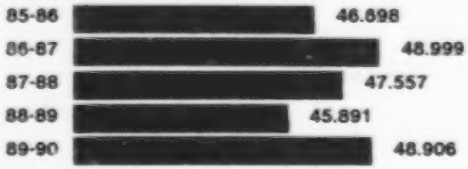
Rail Car Fleet
Active at year end



Bus Fleet
Active at year end

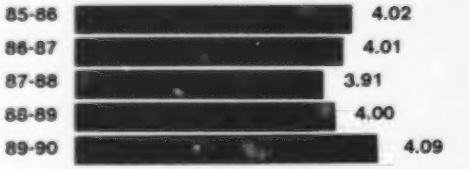


Subsidy
$ Millions



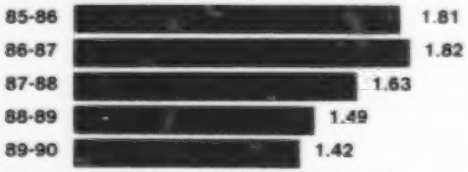
Operating subsidy, excluding amortization

Cost Per Passenger
Dollars



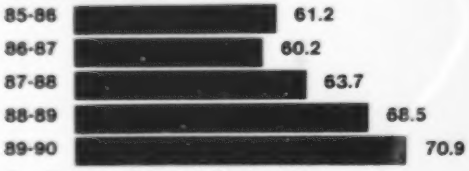
Operating cost, excluding amortization

Subsidy Per Passenger
Dollars



Operating subsidy, excluding amortization

Cost Recovery
Percentage of operating costs recovered through revenue



See Notes to financial statements

Objectives

GO Transit (the Toronto Area Transit Operating Authority) is an Agency of the Crown established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

Area of Jurisdiction

GO Transit is a voluntary association, empowered by legislation, of the Regional Municipalities of Peel, York, Durham, Halton, and Hamilton-Wentworth, the Municipality of Metropolitan Toronto, and the Province of Ontario.

Membership

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

Members

L.H. PARSONS
Chairman

G.W. HERREMA
Vice-Chairman of the Board
Chairman, Council of
The Regional Municipality of Durham

R.F. BEAN
Chairman, Council of
The Regional Municipality of Peel

E.R. KING
Chairman, Council of
The Regional Municipality of York

P.D. POMEROY
Chairman, Council of
The Regional Municipality of Halton

A. TONKS
Chairman, Council of
The Municipality of Metropolitan Toronto

R.J. WHYNOTT
Chairman, Council of
The Regional Municipality of
Hamilton-Wentworth

Minister

The Honourable WILLIAM WRYE
Minister of Transportation

Officers

T.G. SMITH
Managing Director

D.A. SUTHERLAND
Executive Director, Planning, Finance and Administration
Secretary to the Board

A.M. ROBINSON
Director, Finance
Treasurer to the Board

Executive Staff

Reporting to the Chairman is the Managing Director, under whom are the Executive Directors of GO's three Divisions:

The Operations Division is responsible for the delivery of transportation service to the public and for rolling stock acquisition and maintenance. The Planning, Finance and Administration Division is charged with business and strategic planning and the organization's finance and administration. Responsible for engineering and development and plant management is the Engineering, Development and Plant Division.

J.A. BROWN
Executive Director, Operations

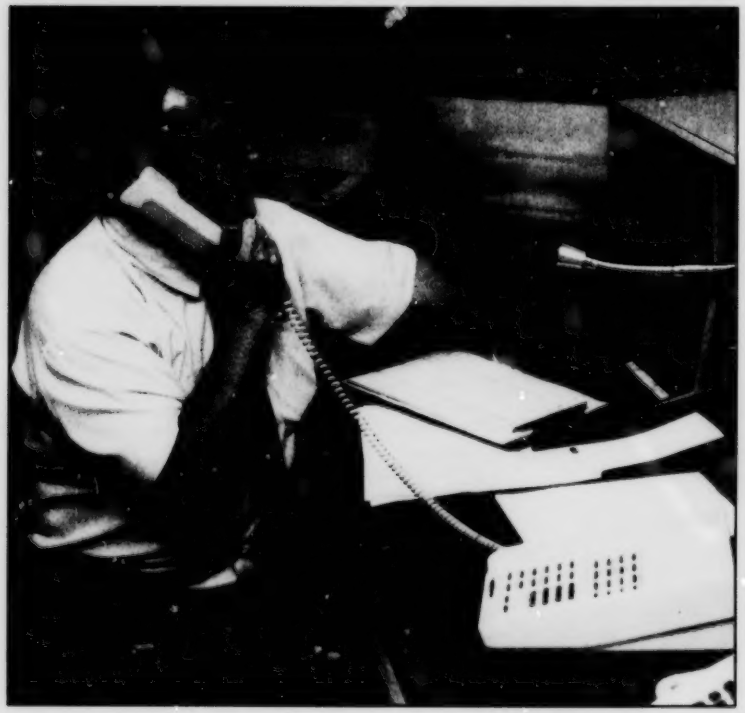
R.C. DUCHARME
Executive Director, Engineering, Development and Plant

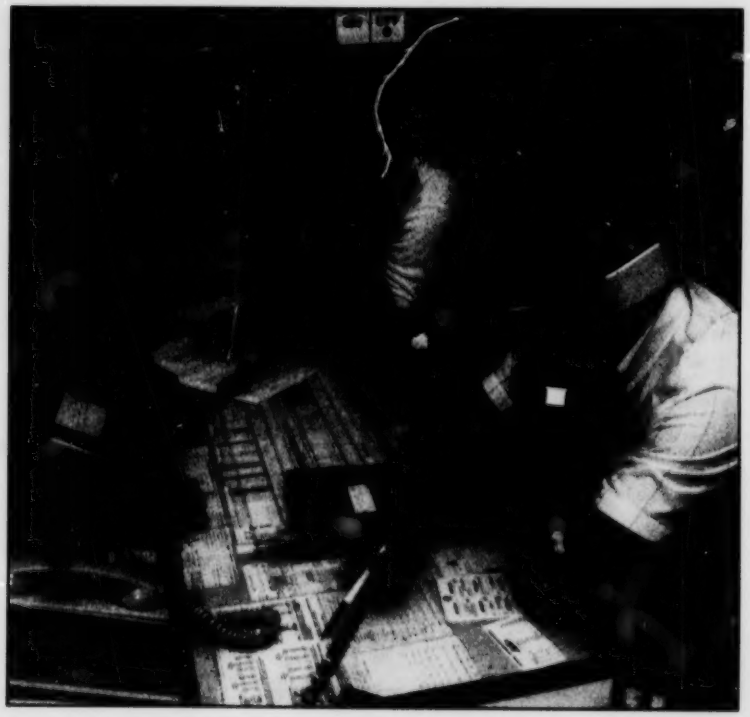
D.A. SUTHERLAND
Executive Director, Planning, Finance and Administration

Employees

GO Transit's work force numbers about 1,100, ranging from front-line personnel such as bus drivers, ticket sellers, and transit enforcement staff, to behind-the-scenes employees like mechanics, maintenance crews, telephone information guides, operations controllers, dispatchers, and office staff. Another 550 employed by CN Rail and CP Rail, GO's operating contractors, are also directly involved in running the system as train crews and servicing personnel.

Keeping the trains and buses running: (from left) operations controller Grant Turgeon at Steeprock garage, and Larry Bird and Dave Holman at Union Station.





To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor:

We have examined the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1990 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at March 31, 1990 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Coopers & Lybrand

Coopers & Lybrand
Chartered Accountants

June 8, 1990

TORONTO AREA TRANSIT OPERATING AUTHORITY

BALANCE SHEET AS AT MARCH 31

(In thousands of dollars)

Assets

Current	**1990**	**1989**
Cash	$ 14,319	$ 100
Accounts receivable	7,171	3,302
Deposit with Canadian National Railway Company	11,912	12,300
Due from the Province of Ontario	28,759	39,483
Spare parts and supplies	1,422	1,690
Prepaid expenses	819	784
	64,402	57,659
Other (note 2)	1,598	707
Fixed		
Land	27,778	27,772
Buildings and equipment (note 3)	393,867	253,900
Leasehold improvements net of accumulated amortization of $1,339 (1989 - $988)	6,267	5,952
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of $60,586 (1989 - $50,168)	148,345	159,794
Trackwork and installation net of accumulated amortization of $1,872 (1989 - $Nil)	38,247	37,023
Construction in progress		
GO Train Service Expansion Program	58,942	85,986
Other	98,150	49,502
	771,596	619,929
	$837,596	$678,295

Liabilities

Current	**1990**	**1989**
Accounts payable and accrued liabilities	$ 60,784	$ 54,189
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	1,132	1,346
	61,916	55,535

Contingency (note 3)
Commitments (note 7)

Equity

Province of Ontario	775,680	622,760
	$837,596	$678,295

Signed on behalf of the Members

Chairman L. H. Parsons

Member J. Sherman

STATEMENT OF EQUITY

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31
(In thousands of dollars)

	1990	1989
Equity — beginning of year	$622,760	$472,391
Capital contribution from the Province of Ontario	190,887	170,123
	813,647	642,514
Amortization of capital contributions	(37,967)	(19,754)
Equity — end of year	$775,680	$622,760

STATEMENT OF OPERATIONS

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31
(In thousands of dollars)

	1990	1989
Revenue		
Commuter services	$ 86,510	$ 71,682
Sundry revenue (note 5)	3,336	2,628
Gain on sale of fixed assets	2,339	2,872
	92,185	77,182
Expenses (note 6)		
Train and bus operations	107,537	85,726
Terminals and plant	45,065	34,693
General and administration	26,456	22,408
	179,058	142,827
Loss from operations	86,873	65,645
Operating subsidy from the Province of Ontario including amortization of capital contributions of $37,967 (1989 - $19,754)	86,873	65,645
Net income for the year	$ —	$ —

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31
(In thousands of dollars)

	1990	1989
Cash provided by (used in) operating activities		
Revenue	$ 92,185	$ 77,182
Expenses	(179,058)	(142,827)
Non-cash items —		
Depreciation and amortization	37,967	19,754
Gain on sale of fixed assets	(2,339)	(2,872)
	(51,245)	(48,763)
Net change in non-cash working capital items	13,857	6,415
	(37,388)	(42,348)
Cash provided by (used in) investment activities		
Fixed assets additions	(190,887)	(170,123)
Other assets additions	(891)	—
Fixed assets disposals	3,592	2,842
	(188,186)	(167,281)
Cash provided by financing activities		
Province of Ontario —		
Operating subsidy	48,906	49,470
Capital contributions	190,887	160,198
	239,793	209,668
Net increase in cash	14,219	39
Cash — beginning of year	100	61
Cash — end of year	$ 14,319	$ 100

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

FOR THE YEAR ENDED MARCH 31, 1990
(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight line basis. Depreciation for locomotives and auxiliary power control units is calculated using a straight line rate applied to cost plus an estimation of future overhaul costs.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotives and auxiliary power control units	25 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry — Furniture and fixtures	12 years
— Other	3-5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

(c) Commuter services revenue
Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies
Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of fixed assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets.

2. Other assets
Included in other assets is a balance of sale of $891 arising from the sale of land surplus to the Authority's needs.

This property was sold in March 1988 but was recorded in the current year due to delay in transferring the original title to the property to the Authority by the Province of Ontario. Interest is being charged at a rate commencing at 8% and increasing at 1% at the end of each five year period until February 28, 2013 when the proceeds become due. Additional interest may be earned based on the net income from the property. Total interest in a single year cannot exceed 18%. The asset is collaterized by a second mortgage on the property.

3. Buildings and equipment

	1990			1989
	Cost	Accumulated depreciation	Net book value	Net book value
Buildings	$ 54,993	$ 17,968	$ 37,025	$ 37,574
Locomotives and auxiliary power control units	76,548	14,959	61,589	14,394
Uni-level coaches	24,896	17,915	6,981	8,214
Other railway rolling stock	302,176	46,966	255,210	164,794
Buses	33,690	17,015	16,675	15,719
Parking lots	14,252	4,094	10,158	7,946
Sundry	13,449	7,220	6,229	5,259
	$520,004	$126,137	$393,867	$253,900

The Authority is actively seeking a purchaser for 99 uni-level coach units which are considered to be surplus. The balance recoverable from the deposition may be less than the net book value of $6,981; however, it cannot be determined at this time.

No provision for the loss, if any, related to the potential impairment of the value of the 99 uni-level coach units has been reflected in the accompanying balance sheet.

4. Operating agreements
A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

5. Sundry Revenue
The details of sundry revenue are as follows:

	1990	1989
Interest income	$ 935	$ 446
Rentals — rolling stock	191	206
Rentals — space	854	715
Advertising revenue	263	243
Commissions — ticket sales	674	602
Other	419	416
	$3,336	$2,628

6. Expenses
Further details of expenses are as follows:

	1990	1989
Salaries, wages and fringe benefits	$ 41,538	$ 33,979
Payments to outside parties for operation of services	50,949	47,759
Fuel and oil	9,546	7,935
Other expenses	28,028	23,075
	130,061	112,748
Leases, rentals and user charges	11,030	10,325
Depreciation and amortization	37,967	19,754
Total expenses	$179,058	$142,827

Of the total expenses above $130,061 (1989 - $112,748) is recognized as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1990, total revenue amounted to $92,185 (1989 - $77,182) and represents a recovery of 70.9% (1989 - 68.5%) of the recoverable expenses.

7. Commitments

(a) Purchase of bi-level commuter rail cars

The Authority has entered into contracts with the Urban Transportation Development Corporation Inc. for the purchase of bi-level commuter rail cars.

The estimated balance of the purchase price for the 67 cars remaining to be delivered is $78,192.

(b) Purchase of locomotives

The Authority has entered into contracts with General Motors of Canada Ltd. for the purchase of replacement locomotives.

The estimated balance of the purchase price for the 15 remaining locomotives is $21,957.

(c) Leases

Minimum operating lease payments in each of the next five years and in aggregate are as follows:

1990 - 1991	$ 3,997
1991 - 1992	3,731
1992 - 1993	3,504
1993 - 1994	3,254
1994 - 1995	3,054
Thereafter	12,840
	$30,380

In addition to the commitments above, the Authority has entered into an agreement to lease land which expires in 2079. The annual rental under this lease is $153.

8. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund established by the Province of Ontario. The Authority's share of contributions to the plan during the year was $2,144 (1989 - $1,409). This amount represents the total obligation of the Authority and is included as an expense in the Statement of Operations.

9. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately forty-eight thousand dollars during the fiscal year.

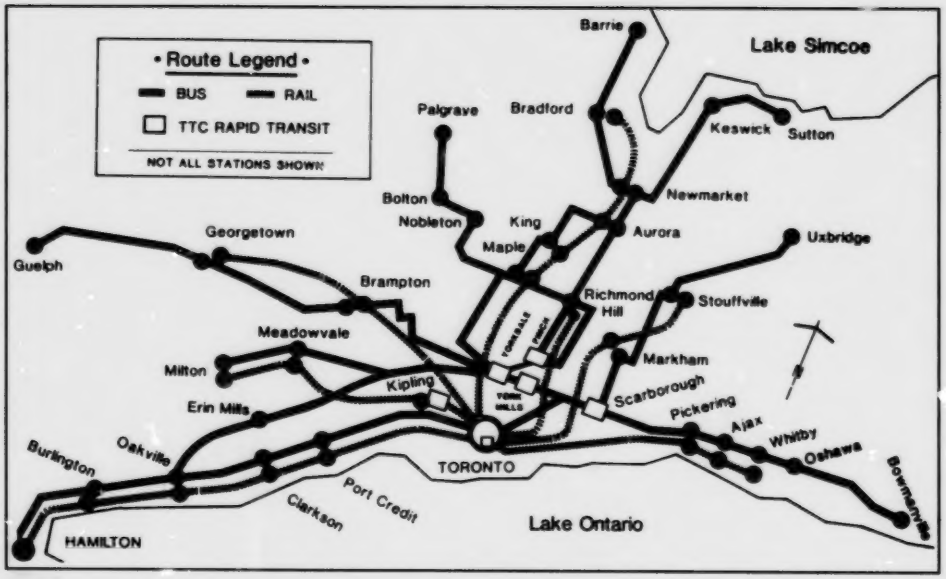
10. Comparative balances

The 1989 financial statements were reported on by other auditors.

GO Transit

1120 Finch Avenue West
Toronto (Downsview), Ontario
Canada
M3J 3J8

Phone: (416) 665-9211
Fax: (416) 665-9006

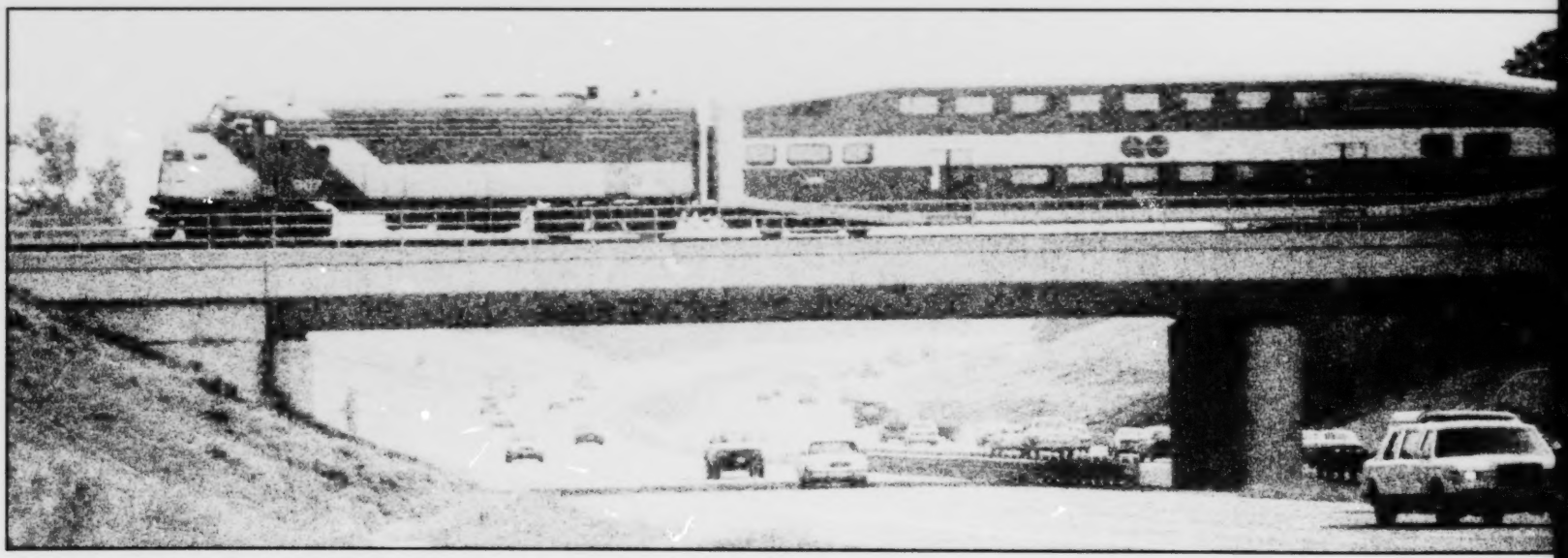


▲ *The GO Train and GO Bus network at March 31, 1990*

© Queen's Printer for Ontario, 1990
Photos: GO Transit

Rapport annuel
Réseau GO

Pour l'exercice terminé
le 31 mars 1990



Ontario

Régie des transports
en commun de la
région de Toronto

Ministry of Transportation / Ministère des Transports

Ferguson Block, 3rd Floor
77 Wellesley St. West
Toronto, Ontario
M7A 1Z8

Édifice Ferguson, 3e étage
77, rue Wellesley ouest
Toronto, Ontario
M7A 1Z8

Office of the Minister / Bureau du ministre

(416) 585-7101

Toronto, le 19 juillet 1990

L'honorable Lincoln M. Alexander
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario
Hôtel du gouvernement
Queen's Park
Toronto (Ontario)
M7A 1A1

Monsieur le Lieutenant-gouverneur,

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice clos le 31 mars 1990.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

William Wrye

WILLIAM WRYE

GO Transit

1120 Finch Avenue West
Toronto (Downsview), Ontario
Canada
M3J 3J8

(416) 665-9211 Fax (416) 665-9006

Toronto, le 13 juillet 1990

L'honorable William Wrye
Ministre des Transports
Immeuble Ferguson
Queen's Park
Toronto (Ontario)
M7A 1Z8

Monsieur le Ministre,

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel 1989-1990 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président du Conseil,

Louis H. Parsons

À L'AUBE DES ANNÉES QUATRE-VINGT-DIX

Le Réseau GO a connu encore cette année une croissance record.

Nous avons atteint un nouveau sommet en transportant plus de 34 millions d'usagers dans nos trains et nos autobus aux couleurs distinctives de vert et blanc. Plus de 24 millions de passagers ont utilisé le train, soit environ dix fois plus qu'à notre première année d'exploitation en 1967. Sur la ligne du Lakeshore seulement, nous avons transporté plus de 18 millions de passagers. Il y a à peine 11 ans, ce chiffre correspondait au nombre total de passagers pour tout le réseau, trains et autobus

Une telle croissance ne ralentira pas, tant que le sud de l'Ontario se développera. Mais, la prospérité se paie, et la région de Toronto paie maintenant ce prix sous forme d'embouteillages sur les routes et les grandes routes. Par conséquent, beaucoup plus souvent qu'auparavant, la population utilise le transport en commun comme le meilleur moyen de se déplacer, de faire la navette entre la maison et le travail. Les pressions quant à l'obtention d'un service de qualité n'ont par conséquent jamais été aussi fortes.

Chez Réseau GO, nous sommes fiers d'avoir réussi à répondre à de telles pressions au cours des années. Nous avons l'intention de continuer dans cette voie, afin de demeurer l'un des premiers services de transport en commun du Canada.

Bien sûr, nous avons l'appui absolu de la province de l'Ontario, qui a depuis longtemps reconnu l'importance qu'une région métropolitaine telle que la nôtre se dote d'un service de transport en commun de qualité. Le gouvernement a à nouveau prouvé son engagement dans son budget de 1989, en injectant des capitaux additionnels de 2 milliards de dollars dans le transport, soit la part du lion, et en allouant 1,2 milliard de dollars à la région du Grand Toronto et 400 millions de dollars au réseau GO.

L'obtention de ces nouveaux fonds ouvre la voie à une expansion des services jamais égalée dans notre histoire. À la fin de la décennie, tous les centres des villes les plus importantes de la région seront reliés grâce à ce réseau, et le service de train pendant toute la journée ne sera plus limité à la ligne du Lakeshore. Réseau GO deviendra un élément encore plus essentiel de l'infrastructure des transports de la région du Grand Toronto.

Au moment où nous entrons dans cette nouvelle période d'expansion, je suis persuadé que toutes les personnes qui ont largement contribué au succès de la société au cours du dernier exercice continueront de donner le meilleur d'elles-mêmes. Ces personnes comprennent les membres du Conseil, les opérateurs de train, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, le Canadien Pacifique, le ministère des Transports de l'Ontario, et notre personnel, dont le dévouement a fait du Réseau GO l'un des meilleurs systèmes de transport en commun qui soit.

Je les remercie de leurs efforts.

Le président du Conseil,

L.H. PARSONS

UNE NOUVELLE PÉRIODE D'EXPANSION

L'exercice a été marqué par une croissance sans précédent. Plus de personnes que jamais auparavant comptent sur le Réseau GO pour le transport, que ce soit pour faire la navette entre le travail et la maison, pour les loisirs ou autres.

Nous avons enregistré la plus forte augmentation de l'achalandage de la décennie, en transportant un nombre record de passagers au cours de l'exercice. Le Réseau GO a en effet transporté chaque jour de la semaine l'équivalent de la population d'une petite ville.

Le gouvernement de l'Ontario, reconnaissant la croissance rapide de la demande, a réaffirmé son engagement envers le transport en commun en augmentant considérablement les fonds alloués au transport, en plus des subventions annuelles qu'il accorde pour les routes et le transport en commun partout dans la province.

Notre part des nouveaux fonds accordés au transport nous permettra d'accélérer la réalisation de notre projet à long terme d'expansion du service sur les trajets existants. Toutes les lignes de train seront considérablement améliorées au cours des cinq à dix prochaines années. Le service aux heures creuses sera mis en place sur les parcours n'assurant présentement le service que durant les heures de pointe, et le service pendant toute la journée s'étendra éventuellement à tout le réseau.

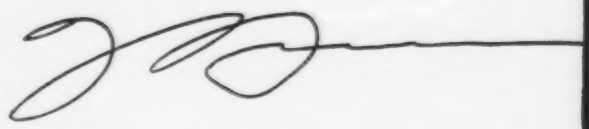
Les travaux préliminaires étaient déjà bien amorcés à la fin de l'exercice, y compris la planification conceptuelle du service pendant toute la journée et la négociation avec les entreprises de chemin de fer quant aux voies qu'empruntent les trains du Réseau GO. Entre-temps, l'expansion avait déjà été commencée avec l'augmentation des services de train du Lakeshore, de Richmond Hill et de Stouffville au cours de l'exercice précédent.

L'expansion n'a pas été limitée au réseau de service ferroviaire. Des changements additionnels ont aussi été apportés au service d'autobus afin de satisfaire les besoins des passagers, entre autres, le nouveau service d'autobus assimilés aux trains puisqu'ils partent de la gare Union.

Nous avons été en mesure de réagir rapidement à l'accroissement de la demande, en ajoutant des services d'autobus et de train, tout en gardant l'incidence sur les voyageurs la plus faible possible. En effet, bien que ces services additionnels se soient traduits par une hausse des dépenses d'exploitation, les coûts ont été maintenus sous contrôle. En fait, nous avons atteint un nouveau sommet dans l'efficacité de la gestion des fonds disponibles. La subvention provinciale accordée est passée à 1,42 $ par passager, alors que le coût moyen par passager a augmenté très légèrement à 4,09 $. Nous avons aussi récupéré un pourcentage record de 70,9 pour cent de nos dépenses d'exploitation au moyen du revenu, dépassant ainsi pour la deuxième année consécutive notre objectif de 65 pour cent.

Les faits et les chiffres qui suivent parlent d'eux-mêmes. Ils sont la preuve du sérieux de notre engagement à maintenir un service de la plus haute qualité pour les voyageurs; un service qui, clairement, donne la priorité au passager.

Le directeur général de l'Exploitation,



T.G. SMITH

L'achalandage

L'achalandage du service ferroviaire a atteint de nouveaux sommets en 1989-1990.

Vingt-quatre millions de passagers ont utilisé le service ferroviaire, soit presque l'achalandage qu'avait enregistré tout le réseau d'autobus et de trains il y a à peine six exercices. L'achalandage du service ferroviaire a augmenté de 21 pour cent comparativement à l'exercice 1988-1989; croissance inégalée depuis le milieu des années 70.

Les six services de train ont enregistré des gains substantiels. Seulement deux lignes, Georgetown et Stouffville, ont connu des augmentations inférieures à 20 pour cent, mais toutefois bien supérieures au 8 pour cent de croissance globale du total des déplacements, par voiture et toute forme de transport en commun, à l'intérieur des limites du Toronto métropolitain. À elle seule, la ligne du Lakeshore a contribué 3 millions à la

◄ *Navetteurs à l'heure de pointe, à la station Whitby*

Page couverture: Train GO de la ligne Milton croisant l'autoroute 403 à Mississauga

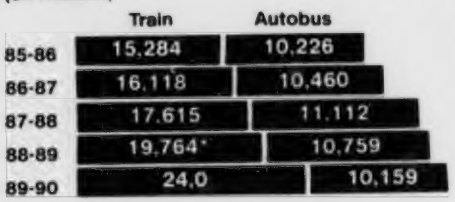
hausse de 4,2 millions de passagers du réseau de service ferroviaire; l'augmentation de l'achalandage de la ligne du Lakeshore provenant surtout du prolongement jusqu'à Whitby en décembre 1988.

L'achalandage du service d'autobus a continué de baisser, généralement en raison des embouteillages sur les routes et les grandes routes de toute la région. Le nouveau service ferroviaire GO de Whitby a aussi été un facteur de cette baisse puisque les usagers des autobus se sont empressés d'utiliser les trains. Deux trajets ont cependant connu une forte croissance de l'achalandage : le trajet North Yonge entre Richmond Hill et la station de métro Finch, qui a attiré 7 pour cent de passagers de plus que l'exercice précédent, et le service en semaine relativement nouveau de l'autoroute 403 reliant Oakville et Mississauga aux métros Yorkdale et York Mills, qui a connu une croissance de 18 pour cent.

Globalement, le réseau combiné de trains et d'autobus a permis le transport record de 34,5 millions de passagers, une augmentation de 12 pour cent comparativement à l'exercice précédent, pour un taux de croissance supérieur à tous les taux enregistrés depuis la fin des années 70.

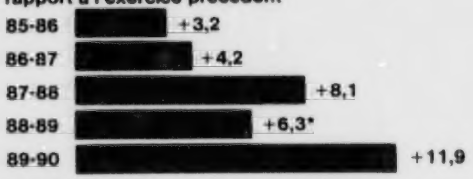
Le nombre moyen de déplacements quotidiens a aussi atteint de nouveaux sommets, s'établissant au mois d'août à 129 000 (l'achalandage de ce mois étant généralement soutenu par les nombreux visiteurs de l'Exposition nationale du Canada).

Nombre de voyageurs
(en millions)



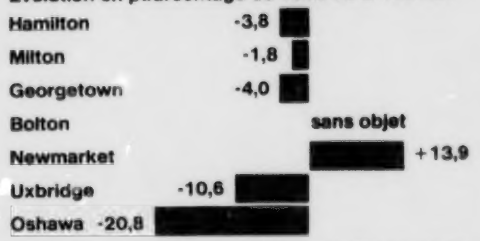
Exception faite des services assurés en sous-traitance

Nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau
Évolution en pourcentage par rapport à l'exercice précédent



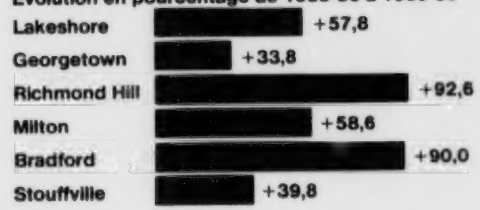
Exception faite des services assurés en sous-traitance

Nombre de voyageurs, services d'autobus
Évolution en pourcentage de 1985-86 à 1989-90



Exception faite des services assurés en sous-traitance

Nombre de voyageurs, service ferroviaire
Évolution en pourcentage de 1985-86 à 1989-90



***Chiffres redressés à partir du rapport annuel 1988-1989**

Données statistiques

Trajet	Nombre de voyageurs (en milliers)			Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1989-90	1988-89	Évolution, en pourcentage	1989-90	1988-89	1989-90	1988-89
Train							
Lakeshore	18 168	15 121*	+20,2	110	110*	1 841	1 513
Georgetown	1 898	1 674*	+13,4	47	47	94	96
Richmond Hill	1 061	784*	+35,3	34	34	103	84
Milton	2 093	1 536	+36,3	50	50	164	101
Bradford	397	314	+26,4	67	67	32	32
Stouffville	383	335	+14,3	47	47*	28	24
Total	**24 000**	**19 764***	**+21,4**	**355**	**355***	**2 262**	**1 850**
Autobus							
Hamilton	2 136	2 149	- 0,1	242	178	4 725	4 203
Milton	160	221	-27,6	56	116	494	734
Georgetown	1 312	1 342	- 2,2	284	283	2 599	2 437
Bolton	16	13	+23,1	64	66	106	90
Newmarket	4 574	4 420	+ 3,5	316	323	4 135	4 017
Uxbridge	101	102	- 1,0	172	178	374	389
Oshawa	1 860	2 512	-26,0	177	174	2 257	2 636
Total	**10 159**	**10 759**	**- 5,6**	**1 311**	**1 318**	**14 690**	**14 506**
Total partiel, ensemble du réseau	**34 159**	**30 523***	**+11,9**	**1 666**	**1 673***	**16 952**	**16 356**
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	298	315*	- 5,4	29	29	354	409
Total, ensemble du réseau	**34 457**	**30 838***	**+11,7**	**1 695**	**1 702***	**17 306**	**16 765**

*Chiffres redressés à partir du rapport annuel 1988-1989

Le service

Le service a été augmenté et amélioré tout au long de l'exercice en réponse à la demande du public.

Sur la ligne du Lakeshore, un troisième service de trains de douze voitures a été mis en place afin d'alléger l'encombrement aux heures d'affluence. En mars 1989, à titre expérimental, deux voitures ont été ajoutées aux trains traditionnels composés d'un maximum de dix voitures (en raison de la longueur du quai) sur le trajet Hamilton-Toronto, matin et soir, en effectuant un embarquement sélectif aux stations et en ouvrant toutes les portes à la gare Union. En avril, d'autres voitures ont été ajoutées au train, toujours pour un trajet du matin et un du soir, pour fournir les places assises dont le service avait grande besoin entre Whitby et Toronto.

En juin, des trains ont aussi été ajoutés aux heures d'affluence entre Oakville, Clarkson et Toronto, augmentant ainsi la capacité et l'équilibre des charges sur le tronçon ouest de la ligne du Lakeshore. L'ajout de nouveaux services et de trains de 12 voitures a permis d'augmenter de plus de 2 500 le nombre de sièges disponibles aux heures de pointe.

Un service de train spécial du Réseau GO a été mis en place au mois de juin à l'occasion de l'ouverture du SkyDome, stade couvert situé au centre-ville de Toronto, comportant deux lignes à service limité pour les parties de base-ball et de football. Les trains bondés du Lakeshore étaient depuis des années le principal moyen de transport des partisans des Blue Jays et des Argonauts. Cependant, à la suite du déplacement du site des parties, soit du stade de l'exposition au nouveau stade, les lignes de Milton et de Richmond Hill ont été mises en service pour desservir aussi les parties à domicile, avec un train chacune à partir de la gare Union et un train après la partie. Initialement, ces deux lignes spéciales du SkyDome servaient aussi pour d'autres événements, tels de grands concerts. Mais à la fin de l'exercice, elles ont été limitées uniquement aux parties de base-ball et de football. Les passagers pouvaient aussi se rendre au SkyDome au moyen de l'autobus régulier du Réseau GO jusqu'aux stations de métro de la Commission de transports de Toronto (CTT) à Finch, York Mills et Yorkdale. Le Réseau GO et la CTT ont tous les deux participé à l'aménagement d'un passage spécial pour les piétons reliant la gare Union au SkyWalk du stade.

Le service ferroviaire de Richmond Hill a été augmenté deux fois au cours de l'exercice. Un quatrième train de banlieue du soir a été ajouté en juin et un quatrième train du matin à destination de Toronto, en octobre, afin de répondre à la demande créée par le développement résidentiel florissant dans le nord du Toronto métropolitain. L'harmonisation des tarifs a été mise en place en septembre par la régie du transport en commun de Richmond Hill et le service ferroviaire du Réseau GO, donnant ainsi aux passagers une autre bonne raison d'utiliser le transport en commun.

Conçu initialement par le Réseau GO une décennie auparavant, ce programme vise l'harmonisation des tarifs des régies du transport en commun local afin de permettre la correspondance gratuite (ou à un prix considérablement réduit) entre les services locaux et le service ferroviaire du Réseau GO. En encourageant l'utilisation du transport en commun, ce programme, parrainé conjointement par les municipalités participantes, aide à réduire le nombre de voitures sur les routes locales et dans les parcs de stationnement du Réseau GO. L'intégration des tarifs a été réalisée à Milton en juillet. Avec l'ajout des régies de transport en commun de Milton et de Richmond Hill, l'harmonisation des tarifs s'étend maintenant à dix services locaux, y compris la CTT, avec laquelle le Réseau GO a mis en place le laissez-passer combiné au début de 1988.

Le réseau ferroviaire a été à nouveau prolongé en janvier. La fréquence des trains sur la ligne Stouffville a été doublée avec l'ajout d'un deuxième train le matin et le soir. Au même moment, de nouvelles correspondances d'autobus ont permis de faire la liaison entre le train de Richmond Hill et la station Langstaff pour donner aux navetteurs du train de Stouffville encore plus de possibilités de déplacement, le matin et le soir.

Embarquement des passagers dans les autobus GO à la station Whitby

Des améliorations ont aussi été apportées du côté des services d'autobus.

Le Réseau GO a commencé à exploiter directement le réseau d'autobus, mettant ainsi fin à presque deux décennies de services fournis par des sous-traitants et leurs conducteurs. En décembre, le Réseau GO a repris à son compte l'exploitation du service vers Oshawa, soit le dernier des services à être réintégrés suivant la mise en place graduelle, service par service, commencée en 1984. En assumant la responsabilité de l'exploitation pour la ligne d'Oshawa desservie par Gray Coach, ainsi que le segment desservi par Charterways entre Oshawa et Bowmanville, le Réseau GO gère maintenant directement le personnel et tous les parcours, améliorant ainsi la coordination et l'efficacité des services. Les normes d'excellence appliquées au cours des années par les sous-traitants sont toujours présentes, et c'est ces mêmes normes que les conducteurs du Réseau GO s'efforceront de conserver intactes.

Le service d'autobus partant de la gare de train, lancé au cours de l'exercice précédent, s'est révélé populaire et a été augmenté pour répondre à la demande. Une première pour le Réseau GO, ces autobus offrent aux navetteurs une option de transport vers les banlieues après le départ des derniers trains, et assurent le service, sur demande, vers des stations choisies sur les lignes de George-

town et Stouffville, directement de la gare Union située au centre-ville de Toronto. Un deuxième autobus a été ajouté en début de soirée sur la ligne de Georgetown en janvier, et à la fin de l'exercice, des plans ont été finalisés en vue d'augmenter encore la fréquence et d'établir un service de midi dans les deux directions.

En mars, un changement majeur a été apporté au système de billets d'autobus. En effet, de nouveaux billets utilisés conjointement avec un système de preuve de paiement ont été adoptés. Aussi, des composteurs de billets, comparables aux machines utilisées par les passagers dans les gares de train depuis que le réseau ferroviaire a adopté le système de preuve de paiement en octobre 1988, ont été installés à bord des autobus. Bien que la nouvelle méthode informatisée ne soit pas strictement basée sur le principe d'intégrité utilisé pour les trains, elle permet d'utiliser le même type de billet et les mêmes procédés, uniformisant ainsi, encore une fois, les billets des deux réseaux. Ce système permet aux passagers de changer de véhicule à l'intérieur d'un service sans avoir à acheter des billets différents, ou de passer d'un train à un autobus et vice versa, sans avoir à composter à nouveau le billet. Le matériel de compostage a été mis d'abord à l'essai dans les autobus partant des gares avant d'être installé à bord de tous les véhicules, à l'exception de ceux des lignes North Yonge et Bayview qui comportent un système de paiement à monnaie exacte.

L'accessibilité au service d'autobus a été améliorée au moyen des «autobus à plancher surbaissé» qui facilitent l'embarquement et le débarquement des passagers. Tous les nouveaux autocars, ainsi que certains autobus de transport en commun sont équipés d'un mécanisme qui permet d'abaisser la partie avant de la marche à environ dix centimètres (quatre pouces) du sol. Dès juillet, le Réseau GO a mis à l'essai des autobus à plancher surbaissé spécialement désignés sur le parcours de Georgetown, dans le cadre d'un effort visant à rendre le service plus accessible aux passagers handicapés. À la fin de l'exercice, plusieurs autres lignes étaient aussi dotées de ces autobus, y compris le service de l'autoroute 403, l'express CityLink entre Hamilton et Toronto, et les autobus de North Yonge et Bayview entre le métro Finch et Richmond Hill.

L'accessibilité aux renseignements téléphoniques a été facilitée en mai par l'établissement d'un nouveau service 800 pour tous les malentendants utilisant un appareil de télécommunication pour sourds.

Les améliorations liées à l'accessibilité ont aussi inclus la mise à jour continue des normes en ingénierie pour les nouvelles constructions. En outre, un ensemble de quelque 16 fonctions répondant aux besoins des personnes ayant des problèmes ambulatoires a été compilé pour le réaménagement de stations existantes. Une étude a aussi été entreprise afin d'améliorer l'accès au quai de la station de train du Lakeshore au moyen d'escaliers roulants; les travaux débuteront à l'exercice prochain et s'échelonneront sur plusieurs années.

L'augmentation de la demande de services a occasionné la croissance des demandes d'utilisation des parcs de stationnement du Réseau GO. Des agrandissements ont été mis en oeuvre dans tout le réseau, là où le terrain et les fonds le permettaient. Au cours de l'exercice, plus de 2 300 places de stationnement ont été ajoutées à 13 stations de train, augmentant ainsi la capacité de stationnement du réseau à plus de 22 000 places. Comme la disponibilité des terrains inoccupés décroît rapidement, le Réseau GO a entrepris une étude sur la gestion des parcs de stationnement et sur les moyens de mieux les utiliser. L'un des résultats de cette étude sera d'offrir à l'automne 1990 aux personnes utilisant le covoiturage des places de stationnement dans quatre stations d'essai de la ligne du Lakeshore.

D'autres améliorations des installations sont prévues, dont la construction d'une nouvelle station ferroviaire évaluée à 1,4 M$ à Bramalea (la construction a débuté en novembre et sera terminée en septembre 1990). Les plans d'aménagement de nouvelles entrées pour les passagers et de composteurs de billets selon le système de preuve de paiement sont aussi terminés. Ces entrées seront aménagées au cours de l'exercice suivant sur les quais des stations de train de tout le réseau afin de faciliter l'accès aux trains.

Le matériel roulant

Au cours de l'exercice, la société s'est encore dotée de nouveau matériel roulant.

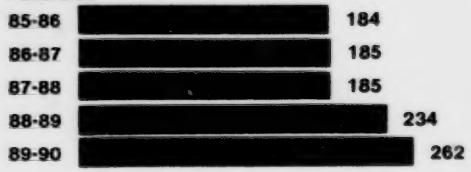
Les dernières des 63 nouvelles voitures de train à deux étages, de la troisième génération, commandées auprès de la Société de développement du transport urbain, ont été livrées et mises en service, permettant ainsi aux services de la fabrication et de la livraison de commencer le travail sur 60 autres voitures. Le modèle de voitures de train à deux étages de quatrième génération, dont nous avons commandé 54 voitures coach et neuf voitures à cabines de commande, est la quatrième version de ce modèle innovateur qui a été introduit sur le marché en 1978. Cette voiture comprend plusieurs nouvelles améliorations, dont un système de climatisation plus puissant. À la fin de l'exercice, la majeure partie de la commande avait été livrée, portant le parc à 262 voitures, toutes à deux étages, puisque les dernières voitures à un étage qui étaient toujours utilisées ont été retirées des parcours en novembre.

En octobre, le Réseau GO a commandé 60 autres voitures coach. D'une valeur de 78 M$, cette nouvelle série de voitures sera livrée entre mai 1990 et avril 1991, portant le parc à 334 voitures. Comme les autres modèles, la voiture à deux étages de cinquième génération sera aussi de conception améliorée. Les caractéristiques proposées comprennent des alarmes pour les passagers et un meilleur accès aux nouvelles sorties de secours. Ces améliorations découlent en partie de la leçon apprise au cours du «Operation Siamese» de septembre, le plus important désastre simulé à Toronto (et probablement en Amérique du Nord).

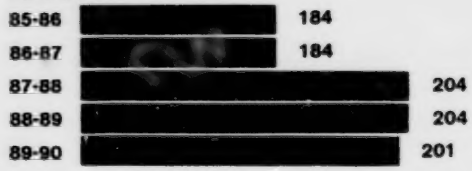
Le deuxième lot de 12 locomotives F59PH, la nouvelle locomotive standard du Réseau GO, a été livré au cours de l'exercice. Conçue expressément pour les trains de banlieue, la locomotive F59PH a été dessinée par Réseau GO et le manufacturier, la division des diesels de General Motors du Canada, de London (Ontario). Cette locomotive présente de nombreuses améliorations comparativement aux modèles précédents. Plus économique, elle est dotée d'une traction grandement améliorée, son fonctionnement est plus silencieux, et elle peut tirer jusqu'à 10 voitures de train. En octobre, 14 autres locomotives ont été commandées pour un total de 33,7 M$ et la livraison se fera des mois d'août à octobre 1990. À la livraison, le parc de locomotives comptera 42 locomotives, toutes de modèle F59.

De nouveaux autobus ont été achetés pour remplacer les anciens au fur et à mesure qu'ils sont retirés du parc. Dix autocars de modèle 102A2 ont été commandés au cours de l'exercice précédent à la société Motor Coach Industries, de Winnipeg, et 14 autres ont été commandés en juillet au coût de 3,7 M$. Les 24 autocars étaient productifs de revenu à la fin de l'exercice, portant ainsi le nombre d'autobus de ce modèle (tous equipés du mécanisme de plancher surbaissé) à 60, et le total du parc à 201 autobus de différents modèles.

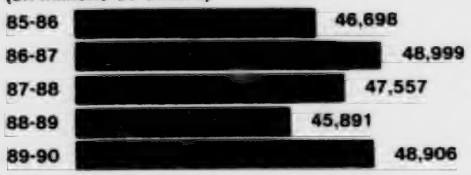
Parc ferroviaire
Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Parc d'autobus
Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice

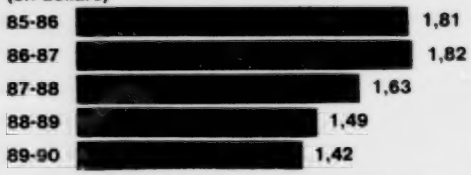


Subvention
(en millions de dollars)



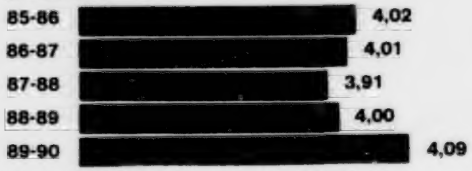
Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Subvention par usager
(en dollars)



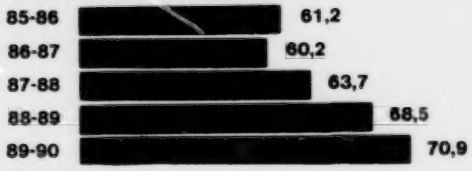
Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Coûts par usager
(en dollars)



Coûts d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Récupération des coûts
Pourcentage des coûts d'exploitation recouvrés à même les revenus



Se reporter aux notes afférentes aux états financiers

L'avenir

Dans le cadre du budget provincial déposé en mai 1989, des capitaux additionnels de 400 M$ ont été accordés afin d'accélérer les projets d'expansion à long terme du Réseau GO dont :

L'amélioration du service ferroviaire sur le tronçon ouest de la ligne du Lakeshore; la construction d'une nouvelle gare à Aldershot, entre Burlington et Hamilton; et le déménagement des terminus de train et d'autobus à la station TH&B, afin de centraliser le service GO à un seul endroit qui deviendra aussi la plaque tournante du transport du centre-ville;

Prolongement du service ferroviaire de Whitby à Oshawa sur le tronçon est de la ligne du Lakeshore; amélioration du service aux heures de pointe et nouveau service en période creuse sur les lignes de Milton, Georgetown, Richmond Hill et Stouffville; agrandissement de la station Union et modernisation des quais; achat du matériel roulant nécessaire à cette expansion; accélération des travaux d'agrandissement des parcs de stationnement des gares.

À la fin de l'exercice, l'élaboration des plans et les négociations avec les sociétés ferroviaires en vue de l'expansion allaient bon train. Des études techniques préliminaires ont été entreprises en vue de construire le nouveau hall ouest de la gare Union, permettant ainsi d'intégrer les nouveaux services et de répondre à la demande résultant de l'accroissement constant du commerce au centre-ville de Toronto. En outre, les travaux visant à améliorer les correspondances entre le Réseau GO et la Commission de transports de Toronto dans de nombreuses stations du Toronto métropolitain se poursuivent. Ces travaux sont financés dans le cadre d'un programme provincial annoncé en 1988.

De même, les travaux de construction d'un tronçon de 15 kilomètres prolongeant le service ferroviaire quotidien du Lakeshore de Oakville à Burlington ont débuté cet été. Ce tronçon sera en service en juin 1992. Les principaux éléments de ce projet de 110 M$ sont la construction d'une troisième voie principale, l'élargissement des ponts et la rénovation des stations de Oakville, de Oakville Ouest, d'Appleby et de Burlington.

Malgré un échéancier serré, le Réseau GO entend relever ces défits grâce à l'appui total de la province. À la fin de la décennie, un réseau considérablement agrandi et sans comparaison avec la seule ligne ferroviaire qui desservait le Lakeshore en 1967 reliera le centre de toutes les villes principales, contribuant ainsi à la création d'emplois partout dans la région.

Le personnel

Le Réseau GO compte environ 1 100 employés qui occupent des postes très variés, allant de ceux qui exigent un contact direct avec le public, comme les postes de chauffeur d'autobus, de guichetier et d'agent de surveillance, aux postes de services internes, comme ceux de mécanicien, du personnel d'entretien, de préposé au service de renseignements téléphoniques, de contrôleur, de répartiteur et du personnel de bureau. Encore d'autres employés, au nombre de 550, sont au service de CN Rail et de CP Rail, tous sous-traitants de la société, et ils participent activement à l'exploitation du réseau en leur qualité de personnel de train et d'employés d'entretien.

Se reporter aux photographies figurant dans la version anglaise, page 13 :

S'assurant du bon fonctionnement des trains et des autobus : (à partir de la gauche) les contrôleurs des opérations : Grant Turgeon au garage de Steeprock, et Larry Bird et Dave Holman à la gare Union

Mission

Le Réseau GO (la Régie des transports en commun de la région de Toronto) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de :

concevoir et d'exploiter un service de transport régional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

Sphère d'activité

Le Réseau GO est une personne morale regroupant, sur une base volontaire, les municipalités régionales de Peel, York, Durham, Halton et Hamilton-Wentworth, la municipalité du Toronto métropolitain et la province de l'Ontario.

Conseil

Le conseil du Réseau GO compte sept membres : le président, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain; le Conseil relève directement du ministre des Transports.

Membres

L.H. PARSONS
Président du Conseil

G.W. HERREMA
Vice-président du Conseil
Président du conseil de la municipalité régionale de Durham

R.F. BEAN
Président du conseil de la municipalité régionale de Peel

E.R. KING
Président du conseil de la municipalité régionale de York

P.D. POMEROY
Président du conseil de la municipalité régionale de Halton

A. TONKS
Président du conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

R.J. WHYNOTT
Président du conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

Ministre

L'honorable WILLIAM WRYE
Ministre des Transports

Haute direction

T.G. SMITH
Directeur général de l'Exploitation

D.A. SUTHERLAND
Directeur, Service de la planification, des finances et de l'administration et Secrétaire du Conseil

A.M. ROBINSON
Directeur des finances et Trésorier du Conseil

Cadres supérieurs

La société est placée sous la direction du directeur général de l'Exploitation, qui relève du président du Conseil. Les dirigeants des trois grandes divisions de la société relèvent du directeur général de l'Exploitation :

Le Service de l'exploitation est responsable de la prestation de services de transport au grand public, de l'acquisition de matériel roulant et de l'entretien. Le Service de la planification, des finances et de l'administration est chargé de la planification financière et stratégique de la société, de la gestion financière et de l'administration de ses activités. Le Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau est responsable des travaux d'ingénierie, de l'aménagement du réseau et de la gestion du matériel.

J.A. BROWN
Directeur, Service de l'exploitation

R.C. DUCHARME
Directeur, Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau

D.A. SUTHERLAND
Directeur, Service de la planification des finances et de l'administration

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et au Vérificateur provincial :

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1990 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 31 mars 1990 et les résultats de son exploitation ainsi que l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Coopers & Lybrand

Coopers & Lybrand
Comptables agréés
Le 8 juin 1990

RÉGIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION DE TORONTO

BILAN AU 31 MARS

(en milliers de dollars)

Actif

	1990	1989
À court terme		
Encaisse	14 319 $	100 $
Comptes débiteurs	7 171	3 302
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	11 912	12 300
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	28 759	39 483
Pièces de rechange et fournitures	1 422	1 690
Frais payés d'avance	819	784
	64 402	57 659
Autres éléments (note 2)	1 598	707
Immobilisations		
Terrains	27 778	27 772
Bâtiments et matériel (note 3)	393 867	253 900
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 1 339 $ (988 $ en 1989)	6 267	5 952
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 60 586 $ (50 168 $ en 1989)	148 345	159 794
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 1 872 $ (aucune en 1989)	38 247	37 023
Travaux en cours		
Programme d'extension du service du réseau GO	58 942	85 986
Autres	98 150	49 502
	771 596	619 929
	837 596 $	678 295 $

Passif

	1990	1989
À court terme		
Comptes créditeurs et dettes courues	60 784 $	54 189 $
Produits non matérialisés à l'égard des billets vendus et non utilisés	1 132	1 346
	61 916	55 535

Éventualité (note 3)
Engagements (note 7)

Avoir

Province de l'Ontario	775 680	622 760
	837 596 $	678 295 $

Au nom des membres,

Président du conseil L. H. Parsons

Membre J. Stevenson

AVOIR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(en milliers de dollars)

	1990	1989
Avoir au début de l'exercice	622 760 $	472 391 $
Apport de capital de la province de l'Ontario	190 887	170 123
	813 647	642 514
Amortissement de l'apport de capital	(37 967)	(19 754)
Avoir à la fin de l'exercice	775 680 $	622 760 $

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(en milliers de dollars)

	1990	1989
Revenus		
Services de transport de banlieue	86 510 $	71 682 $
Revenus divers (note 5)	3 336	2 628
Gain à la vente d'immobilisations	2 339	2 872
	92 185	77 182
Dépenses (note 6)		
Exploitation des trains et des autobus	107 537	85 726
Terminus et atelier	45 065	34 693
Frais généraux et administratifs	26 456	22 408
	179 058	142 827
Perte d'exploitation	86 873	65 645
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement de l'apport de capital de 37 967 $ (19 754 $ en 1989)	86 873	65 645
Revenu net pour l'exercice	— $	— $

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS
(en milliers de dollars)

	1990	1989
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Revenus	92 185 $	77 182 $
Dépenses	(179 058)	(142 827)
Éléments hors caisse :		
Amortissement	37 967	19 754
Gain à la vente d'immobilisations	(2 339)	(2 872)
	(51 245)	(48 763)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	13 857	6 415
	(37 388)	(42 348)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(190 887)	(170 123)
Nouveaux autres éléments d'actif	(891)	—
Aliénation d'immobilisations	3 592	2 842
	(188 186)	(167 281)
Liquidités provenant des activités de financement		
Province de l'Ontario :		
Subvention d'exploitation	48 906	49 470
Apport de capital	190 887	160 198
	239 793	209 668
Augmentation nette de l'encaisse	14 219	39
Encaisse au début de l'exercice	100	61
Encaisse à la fin de l'exercice	14 319 $	100 $

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1990
(en milliers de dollars)

1. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

(a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du prix coûtant et de la valeur de remplacement.

(b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue. Le prix coûtant des locomotives et des groupes électrogènes, majoré des frais prévus pour la révision future, est amorti selon la méthode linéaire.

Bâtiments et matériel	
Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Locomotives et groupes électrogènes	25 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers :	
Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations des droits de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les produits non matérialisés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

(d) Subventions
Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes.

2. Autres éléments d'actif
Un solde de 891 $ découlant de la vente d'un terrain excédentaire est compris dans les autres éléments d'actif.

La vente de cette propriété a eu lieu en mars 1988, mais elle a été comptabilisée durant l'exercice courant en raison du retard du transfert du titre de propriété original de la province de l'Ontario à la Régie. Des intérêts sont imputés à un taux de 8 %, majoré de 1 % à la fin de chaque période de cinq ans jusqu'au 28 février 2013, moment où le produit doit être versé. Des intérêts additionnels peuvent être imputés selon le revenu net tiré de la propriété. Le total des intérêts pour un an ne peut excéder 18 %. Cet élément d'actif est garanti par une hypothèque de deuxième rang sur la propriété.

3. Bâtiments et matériel

	1990			1989
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Bâtiments	54 993 $	17 968 $	37 025 $	37 574 $
Locomotives et groupes électrogènes	76 548	14 959	61 589	14 394
Voitures coach	24 896	17 915	6 981	8 214
Autre matériel roulant des chemins de fer	302 176	46 966	255 210	164 794
Autobus	33 690	17 015	16 675	15 719
Terrains de stationnement	14 252	4 094	10 158	7 946
Divers	13 449	7 220	6 229	5 259
	520 004 $	126 137 $	393 867 $	253 900 $

La Régie cherche un acheteur pour 99 voitures coach, jugées excédentaires. Le solde recouvrable découlant de l'aliénation pourrait être inférieur à la valeur comptable nette de 6 981 $, mais il est actuellement impossible de déterminer ce montant.

Aucune provision pour perte, le cas échéant, liée à la moins-value des 99 voitures coach n'a été établie dans le bilan.

4. Ententes d'exploitation
Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par des ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

5. Revenus divers
Les revenus divers se composent comme suit :

	1990	1989
Intérêts créditeurs	935 $	446 $
Location de matériel roulant	191	206
Location de surfaces	854	715
Revenu de publicité	263	243
Commissions sur les ventes de billets	674	602
Autres	419	416
	3 336 $	2 628 $

6. Dépenses
Les dépenses se détaillent comme suit :

	1990	1989
Traitements, salaires et avantages sociaux	41 538 $	33 979 $
Paiement à des parties externes en contrepartie de l'exploitation de services	50 949	47 759
Carburant et huile	9 546	7 935
Autres dépenses	28 028	23 075
	130 061	112 748
Baux, locations et dépenses des usagers	11 030	10 325
Amortissement	37 967	19 754
Total des dépenses	179 058 $	142 827 $

Du montant total des dépenses ci-dessus, il est jugé que 130 061 $ (112 748 $ en 1989) pourront en partie être recouvrés des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1990, le total des revenus s'élève à 92 185 $ (77 182 $ en 1989), soit un recouvrement de 70,9 % (68,5 % en 1989) des dépenses recouvrables.

7. Engagements

(a) Acquisition de voitures à deux étages desservant les banlieues

La Régie a conclu des contrats avec la Société de développement du transport urbain Ltée pour l'achat de voitures à deux étages pour desservir les banlieues.

Le solde estimatif du prix d'achat à l'égard des 67 voitures qui n'ont pas encore été livrées s'établit à 78 192 $.

(b) Acquisition de locomotives

La Régie a conclu des contrats avec General Motors du Canada Limitée pour l'achat de locomotives de remplacement.

Le solde estimatif du prix d'achat à l'égard des quinze locomotives qui n'ont pas encore été livrées s'établit à 21 957 $.

(c) Baux

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

1990 - 1991	3 997 $
1991 - 1992	3 731
1992 - 1993	3 504
1993 - 1994	3 254
1994 - 1995	3 054
Par la suite	12 840
	30 380 $

En plus des engagements mentionnés ci-dessus, la Régie a conclu une entente visant la location d'un terrain. Le loyer annuel aux termes de ce bail, qui échoit en 2079, s'établit à 153 $.

8. Régimes de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires établi par la province de l'Ontario. Durant l'exercice, la part de la Régie des cotisations au régime s'est chiffrée à 2 144 $ (1 409 $ en 1989). Ce montant équivaut à l'obligation totale de la Régie et est compris dans les charges dans l'état des résultats d'exploitation.

9. Rémunération du conseil

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ quarante-huit mille dollars.

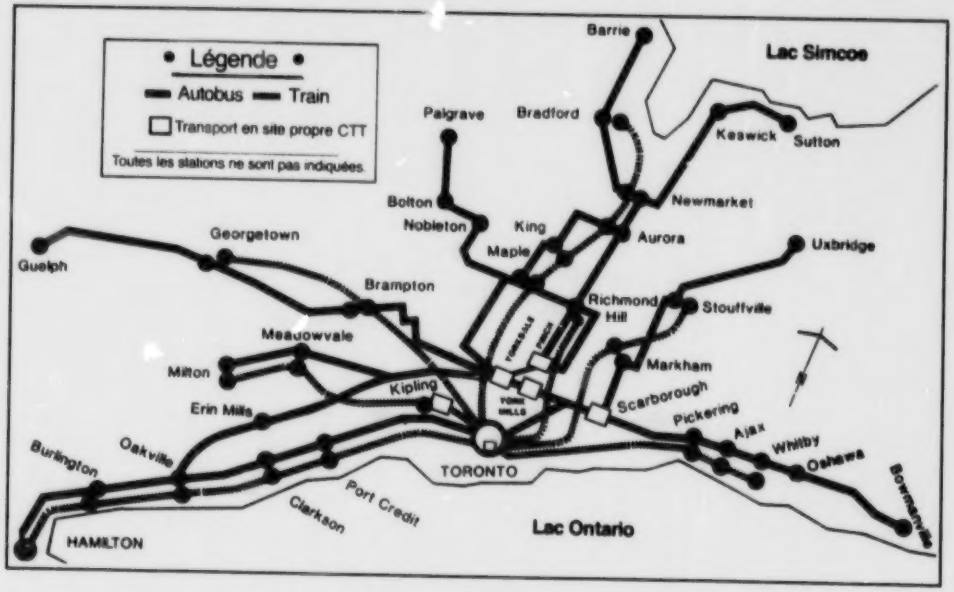
10. Chiffres correspondants

D'autres vérificateurs ont fait rapport sur les états financiers de 1989.

Réseau GO

1120, avenue Finch Ouest
Toronto (Downsview) (Ontario)
Canada
M3J 3J8

Téléphone : (416) 665-9211
Télécopieur : (416) 665-9006



▲ *Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1990*

© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1990
Photographies : Réseau GO